AUTO i SPORT



»TRAKGRIP«

IDEALNA OPONA NA ZIMĘ

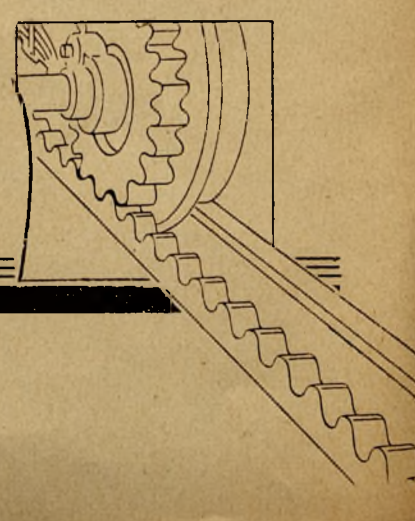


CECHY SPECJALNE:

1. Specjalna linja ryfli i wyżłobień protektora automatycznie usuwa błoto i rozmiękłą ziemię, nie dopuszczając temsamem do obciążenia protektora.
2. Buksowanie kół zmniejszone jest do minimum, zwłaszcza na miękkich drogach.
3. Ryfle protektora przedłużone są naprzemian na obydwa boki opony, przez co na miękkich lub porowatych drogach praca tej opony przypomina pracę zębatego koła.
4. Budowa protektora ma na celu ułatwienie jazdy po stromych i miękkich drogach.

DUNLOP

Protektor opony zwykłego typu jest przeznaczony przedewszystkiem do normalnej pracy na właściwie zbudowanych drogach, lub gładkich nawierzchniach. W wypadkach kursowania wozu po drogach błotnistych, lub pokrytych śniegiem, warunki uchwytu drogi są tak bardzo odmienne, że konieczne się staje zastosowanie opony o specjalnym protektorze, przeznaczonym do tych warunków. Próby dokonane na oponach „TRAKGRIP" w różnych warunkach, dowiodły, że wozy, zaopatrzone w te opony, mogą przebywać rozmiękłe i bagniste drogi, przejeżdżać przez strumienie, wjeżdżać na strome zbocza, oraz kursować na takich terenach, na jakich żadna inna opona nie mogłaby pracować. Dużą przewagą opon Dunlop typu „TRAKGRIP" jest wyeliminowanie w niektórych warunkach konieczności stosowania łańcuchów.



Rok I. Warszawa, Grudzień 1930 Nr. 4

AUTO i SPORT

MIESIĘCZNIK ILUSTROWANY

U nas i gdzieindziej


W Paryżu.


W Konstantynopolu.


W Oslo.

Hallo, Hallo! Najdogodniej! Na raty!

4-ro osobowy samochód angielski marki „Austin", z gwarancją fabryczną na jeden rok, z benzyną i smarami na 24.000 km, do nabycia na raty! Koszty ubezpieczenia itp. wliczone! Tylko 80 złotych tygodniowo!

Hallo!

Co można uczynić więcej dla uprzystępnienia auta? Oczywiście, w Brukseli — nie w Polsce, Boże broń!

U nas, nawet gdyby na Gwiazdkę spadł śnieg z cudnych pereł, dar niebios dla zbankrutowanej Europy, ustawionoby w mgnieniu oka gigantyczny parasol, aby perły spływały na komorę celną...

Samochody są przecież prawdziwem dobrodziejstwem! Wydajność pracy wielokrotnie zwiększona, oszczędność czasu doprowadzona do maximum! Ogromny odsetek np. lekarzy w Anglji, Francji, Włoszech, Niemczech, Szwajcarji, Szwecji, Danji, Holandji itd., lub kupców, lub nawet wojażerów i akwizytorów, ma własny samochód. I nie mówiąc już o Ameryce — w Anglji lub Holandji robotnik ma motocykl.

Średnio zamożny Polak zaś, na pytanie, dlaczego nie kupił jeszcze samochodu, odpowiada niestety (tj. i my mówimy „niestety" i on mówi „niestety") podatki... Bo nietylko, że samochód jest u nas obarczony cłem (z jakiego tytułu, nie wie żaden ekonomista), właściciel samochodu, poprostu jako taki, podejrzewany jest o nieujawnione zyski, dochody, czy spadek po wuju. Proszę, no bo skąd?

Smutno, smutno, gdy myśl biegnie przez jezdnię warszawskiej ulicy — myśl tylko: przechodzień ma inne kłopoty. Samochód jest nietylko w oczach „czynników" rzeczą wielkiego zbytku. Każdy policjant jest tego zdania.

Regulacja ruchu kołowego zawsze łączy się, w artykułach specjalistów, z rozważaniami o „psychologji". Mowa o psychologji kierowcy, przechodnia, ba! tłumu.

Ale psychologja policjanta?

Poprostu, policjant jest niejako postacią syntetyczną, wypadkową — wypadkową sił ulicy.


W Atenach.

Porównanie, przeprowadzone między regulacją ruchu ulicznego np. w Paryżu a Berlinie, jest pod tym względem pouczające. Jeżeli w Berlinie regulacja ta doprowadzona jest do absurdu, gdyż policjant został wyeliminowany — zastąpiony przez sygnały świetlne, zielone i czerwone naprzemian, w niezmiennych odstępach czasu, — jest to logiczny skutek zmechanizowania regulacji ruchu.



W Londynie.



Londyn spieszy do pracy.

Ruch w Berlinie normowany jest niejako według rozkazów; policjant uważa swoje czynności za ćwiczenia wojskowe. W Berlinie — albo „wolno“ albo „nie wolno“. albo „zielone“ albo „czerwone“.

W Paryżu wszystko wolno, dopóki nic się nie stanie; tam panuje „żółte“. Gdy policjant interwenjuje, czyni to zapomocą gwizdka, którym daje krótkie sygnały. W ten sposób zatrzymuje kierowcę; poucza go i przestrzega — kary zaś wyznacza dopiero po wielokrotnem przestrzeżeniu (nie tak pochopnie,

ani tak autorytatywnie, jak u nas). Jest to system pod każdym względem lepszy od niemieckiego sposobu wyznaczania kar, odrazu, bez apelacji, bez względu na warunki (np. błędy cudzoziemców) i często dopiero po upływie tygodni — tak, że w chwili otrzymania nakazu nie wiadomo, za jakie grzechy się pokutuje. Jedynie możliwe więc uzasadnienie kary: pedagogiczne — odpada.

Regulacja ruchu w Paryżu jest najzupełniej indywidualna. Policjant pozostawia kierowcom raczej wolną rękę, i mało troszczy się o to, jak sobie poradzą. Uwaga jego — należy to podkreślić z całym naciskiem — skierowana jest przedewszystkiem na przechodniów. (Dbałość władz o publiczność idzie zresztą tak daleko, ze zabroniono ostatnio sygnałów dźwiękowych w nocy. Po 1-szej nad ranem sygnalizują reflektory. Przykład godny naśladowania!)

W Berlinie — a i ten wzór, zdawałoby się, przejęliśmy od Niemców — regulowany jest tylko ruch samochodowy. Dużo czerwonego światła o nic. Przechodnie zaś zdani są na łaskę i niełaskę losu, wzgl. własnej chyżości, czy ostrożności.

W Paryżu przytem ruch samochodowy jest znacznie większy niż w Berlinie, nietylko wskutek absolutnie większej ilości pojazdów, ale i dlatego, że w Paryżu nie stosują angielskich godzin pracy, które naogół przyjęte są w Berlinie, i między godziną 12 i pół a 2-gą jadą z biura na obiad i z powrotem. Pozatem, Paryżanin częściej i chętniej używa swego samochodu. Niska taryfa dorożek samochodowych zaś (ok. 50% niższa, aniżeli w Berlinie, przy jednakowym mniej więcej ogólnym poziomie cen) dokonywa reszty.

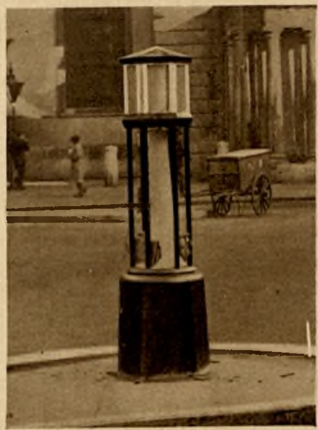
Ujemną stroną regulacji ruchu w Paryżu są francuskie oznaczenia „sens unique“, „sens interdit“ i t. p., których cudzoziemcy bądź nie rozumieją, bądź nie dość szybko sobie przyswajają.

Należałoby zresztą znaki międzynarodowe tego typu rozszerzyć również i na napisy jak „mijanie wzbronione“, „parkowanie wzbronione“ itp.

Regulacja ruchu w Warszawie przedstawia pozorną tylko analogję do niemieckiej mechanizacji. Policjant nasz wprawdzie nie zwraca uwagi na przechodniów, i pod tym względem przewyższa niemieckiego o głowę, kary zaś sypie ze zdumiewającą łatwością. Ale przyczyna tego tkwi w psychologji poglądu na świat — jeśli wolno użyć tego zwrotu — naszego policjanta.

André Maurois tak scharakteryzował kiedyś „duszę rosyjską“. Rosjanin — powiadał — to człowiek, który przysiądzie się do Pana, na ławce, o zmroku, i opowie Panu swoje życie.

Otóż, policjant warszawski — to człowiek, który o 3-ciej nad ranem na moście Poniatowskiego daje znak pędzącemu na oślep kierowcy, że droga wolna.



W Wiedniu.



W Amsterdamie.



Nowe sygnały policyjne w Londynie.





Statystyka ruchu kołowego w Amsterdamie prowadzona jest bez przerwy.

Interesujące sposoby wypróbowywania opon

Jakim próbom poddawane są opony w Zakładach Dunlop

Jakim próbom poddawane są opony w Zakładach Dunlop.

Wyobraźcie sobie płytką studnię ok. 30 stóp średnicy, wyłożoną cementem. Ze słupa, umieszczonego pośrodku, rozciąga się promienisto długie ramię, którego zewnętrzny koniec zaopatrzony jest w koło i oponę. Ponieważ koło pędzone jest zapomocą elektrycznego motoru, całe urządzenie obraca się wokoło centralnego słupa, przyczem opona bezustannie zakreśla drogę kulistą.

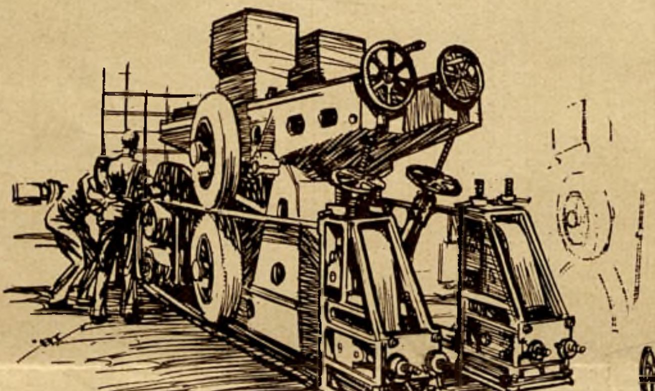
Aby uczynić próbę trudniejszą, opona przechodzi również przez nieobrobione i ostre kamienie, można też przymocować na szlaku blok granitowy w takiej pozycji, aby opona musiała o ten blok ostro się ocierać, podobnie jak przy ocieraniu się o chodnik ulicy. Aby jednak zabezpieczyć aparat na wypadek przekłócia, umieszcza się małe pomocnicze koło wzdłuż wypróbowywanej opony.

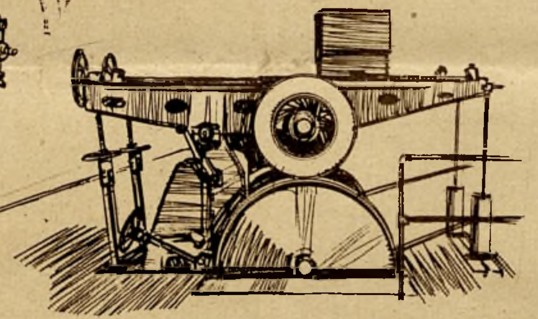
Jest to jeden z licznych sposobów wypróbowywania opon, jakie stosowane są w Instytucie Doświadczalnym Zakładów Dunlop. W ogromnym budynku, mieszczącym laboratorja i odpowiednie maszyny, utrzymywana jest, zimą i latem, jednakowa temperatura.

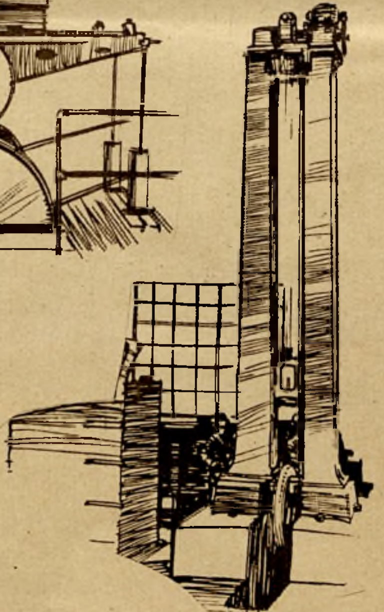
Duża ilość maszyn w Instytucie Doświadczalnym jest tego typu, że koło i opona obracają się na osi, połączonej z dźwignią, na której spoczywa ciężar. Obciążenie może być zmienione przez przesunięcie ciężaru wzdłuż dźwigni i wynosić może maximum 5 ton. Wywiera to mniejszy, lub większy, nacisk na oponę, przyciskając ją do dużego obracającego się bębna, zapomocą którego jest właśnie pędzona. Czasami umocowuje się do bębna sztaby, które, przy obrocie naokoło osi, wymierzają pewną ilość uderzeń w oponę. W ten sposób bada się trwałość kamery. W razie ujścia powietrza z dętki, ostry dźwięk dzwonka ostrzega zatrudnionego robotnika.

Ale nawet przy dużym bębnie uginanie opony nie jest takie same, jak na powierzchni jezdni. Aby przezwyciężyć tę trudność, przy niektórych próbach montuje się dwie opony i dwa koła, jedno nad drugiem, z pasem biegnącym między nimi, który odgrywa rolę jezdni.

Inna znowu maszyna uwidocznia skutki uderzenia na napompowaną oponę, jak to ma często miejsce przy najeżdżaniu na brzeg chodnika, lub też na wystający przedmiot. Maszyna ta przypomina gilotynę. Elektryczny motor, umieszczony na wierzchu, porusza odpowiedni mechanizm, wprowadzający ciężar w ruch, a opona wmontowana jest na obręczy na dole. Mechanizm doprowadza się do odpowiedniej wysokości, przy maximum 13 stóp, przy upadku zaś uderza on oponę z wielką siłą, wytwarzając w ten sposób lokalny nacisk o dużej mocy.







Aby zabezpieczyć oponę od powtórnego uderzenia, ciężar przy odskoczeniu uchwycony jest przez automatyczny mechanizm.

W oddzielnym budynku znajduje się aparat do wypróbowania opon przy wysokim ruchu obrotowym, odpowiadającym szybkości samochodu 480 km na godzinę. Przeprowadzony jest specjalny system, który umożliwia kontrolę na od-

ległość — tak, że mechanik śledzi ruch opon przez otwór obserwacyjny.

Opona wypróbowywana jest przez kontakt z bębnem — jak opisano wyżej. Nie może ona jednak być na bębnie wprowadzona w odpowiednio szybki ruch; zajęłoby to względnie dużo czasu; nadto opona mogłaby ulec poważnym uszkodzeniom wskutek gorąca. Po doprowadzeniu przeto bębna do wymaganej szybkości, opona jest na innym aparacie wprowadzona w równie szybki ruch, a potem przyciskana do bębna i obciążana do próby.

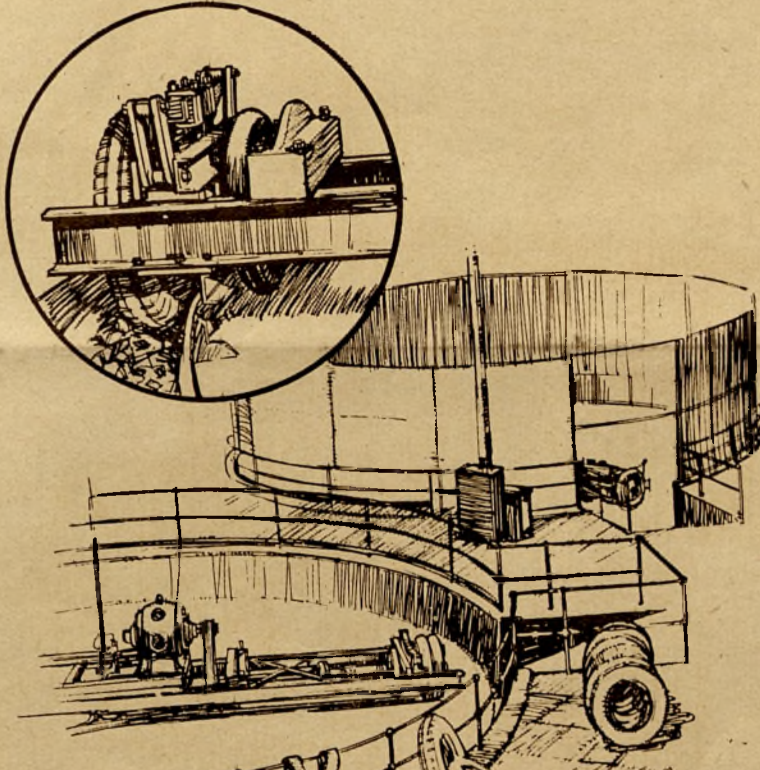
Pasy do wentylatorów są wypróbowywane na odpowiednim aparacie, zaopatrzonym w dwa pasy, oparte na kołach o różnych średnicach, obracających się z ogromną szybkością. Wskutek różnicy średnicy kół, pasy poruszają się stale w kierunku odwrotnym do siebie, podlegając ślizganiu się na powierzchni kół.

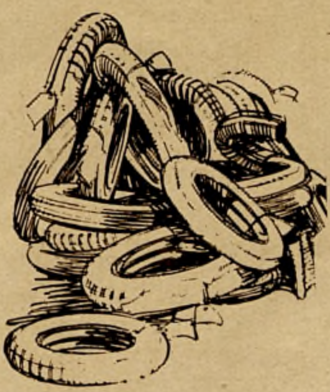
Urządzenia Instytutu Doświadczalnego są tak kompletne, że stworzyć można niemal wszystkie możliwe warunki przypuszczalnego szwankowania opony. Łatwo też obserwować skutki niewłaściwego obchodzenia się z pneumatykiem.

Aczkolwiek opony poddawane są w Instytucie najrozmaitszym próbom, konieczne jest utrzymywanie całego kompletu wozów różnych typów, potrzebnych do wypróbowania opon na drogach. Samochody te przejeżdżają tysiące kilometrów przy dużej szybkości, a w pewnych wypadkach, jak np. przy zużyciu protektora, osiąga się w ten sposób wiadomości praktyczne, do których doświadczenia laboratoryjne nie prowadzą.

Niezależnie od pracy, mającej na celu wprowadzenie możliwych ulepszeń, czynione są systematyczne doświadczenia nad całym materjałem, przez co osiąga się kontrolę codziennej produkcji.

Oprócz personelu, zatrudnionego przy badaniu opon, znaczna grupa osób zajęta jest notowaniem rezultatów, odnoszących się do poczynionych badań — tak, aby badania te przynieść mogły pożytek wszystkim zainteresowanym czynnikom. Wszystkie wypróbowane opony zachowuje się przez pewien określony





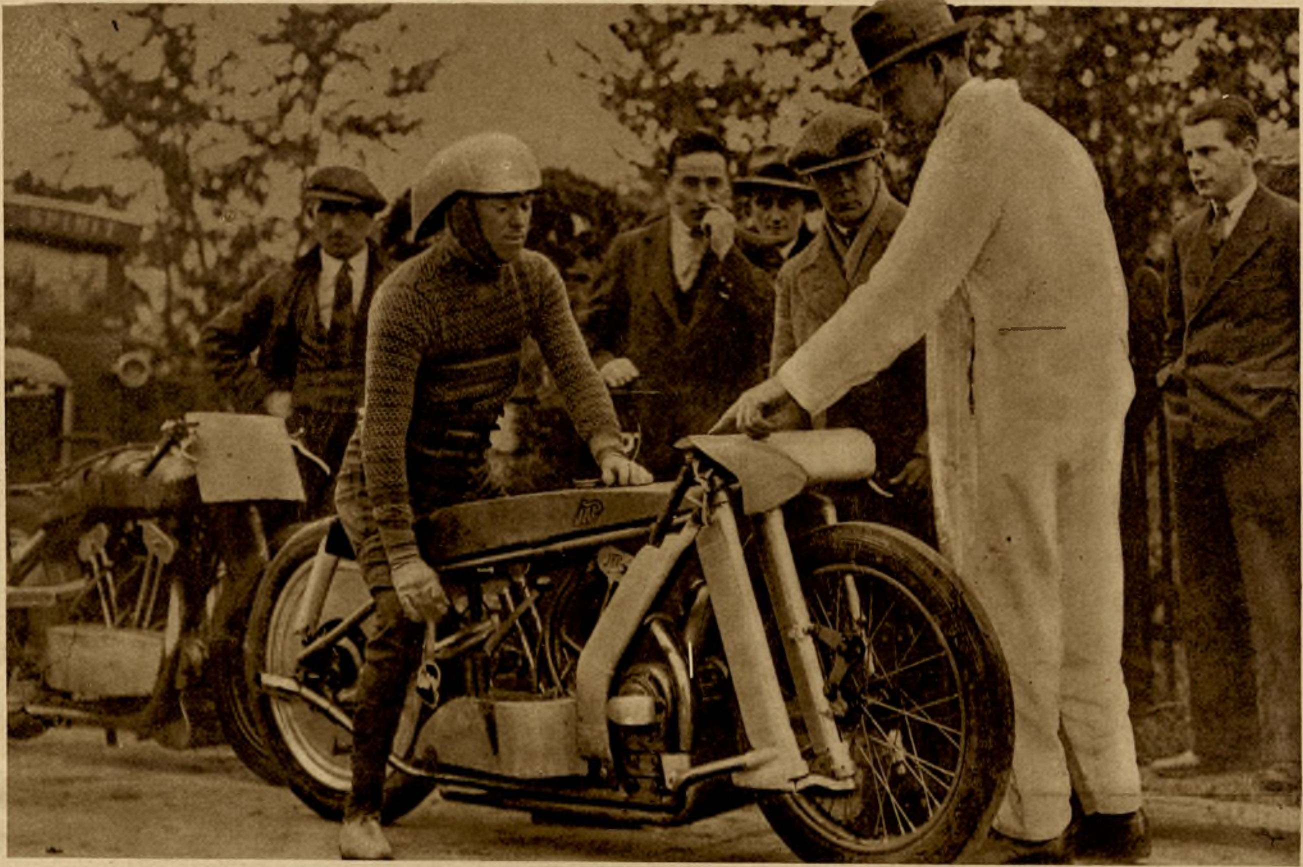
przeciąg czasu, aby wyniki badań mogły ponownie być roztrząsane, względnie nowe próby przedsięwzięte, gdyby powstała sporna kwestja, czy też punkt do omówienia.

Krótko mówiąc, Instytut doświadczalny jest ważnym działem fabryki i dobrze się przysługuje produkcji. Ci, którzy obeznani są z Zakładami Dunlop, wiedzą, że jakakolwiek lepsza pochwała jest zbędna.

(„The Motor")


MORRIS-COMMERCIAL
WARSZAWA-TOMASZÓW
W· 25 968
ODDZIAŁ FABRYCZNY
MORRIS COMMERCIAL
SPÓŁKA Z O. O.
WARSZAWA, TWARDA 64 — TELEFON 546-40

242,550 km/godz. na motocyklu



J. S. Wright przed startem.



Zwycięska maszyna Wright'a (x) na wystawie.

Znakomity motocyklista angielski, J. S. Wright ustanowił niedawno światowy rekord szybkości na motocyklu. Na drodze do Carigrohane, blisko miejscowości Cork (Irlandja) osiągnął Wright na maszynie O. E. C. (2-cylindrowy JAP., opony Dunlop) przeciętną 242,550 km/godz.

Maszyna, na której Wright osiągnął ten fenomenalny czas, nie różni się zbytnio od tej — przynajmniej co do motoru — na której w ubiegłym roku brał udział w zawodach w Arpajon i Monthléry, kiedy to czas osiągnięty przez Wright'a wynosił zaledwie 221 km/godz. (Rekord światowy Niemca Henne'go — 221,54 km/godz.).

W Corku zdarzył się podczas próby pobicia rekordu światowego przez Wright'a przykry incydent. W pierwszą stronę, Wright osiągnął przeciętną 241,350 km/godz. W drodze powrotnej, gdy zawodnik zbliżał się do mety, nagle zauważono, że chorągiewka, wskazująca metę, spadła. Ktoś z pośród urzędowych osób skoczył aby ją podnieść, ale zahaczył o drut elektrycznego aparatu rejestrującego. Drut został przerwany — i Wright musiał powtórzyć próbę, osiągając tym razem 245 km/godz.

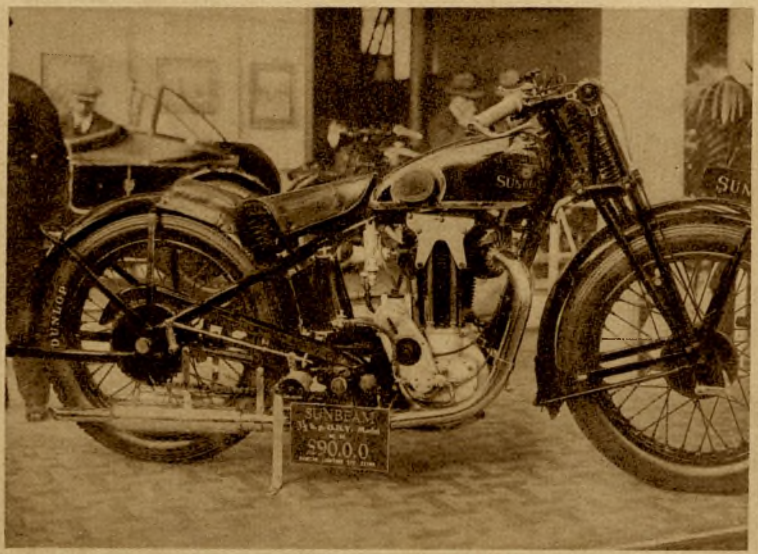


Elektryczny aparat rejestracyjny.

SALON MOTOCYKLOWY W LONDYNIE



Sensacją Wystawy Londyńskiej były motory 4-cylindrowe „Matchless" i „Ariel". Dotychczas motor 4-cylidrowy stanowił wyjątek. W Ameryce, kraju wielkich i bardzo silnych motorów, „Henderson" i „Indian" budowały wprawdzie 4-cylindrówki. Ale motocykle te nie cieszyły się takiem powodzeniem jak model 2-cylindrowy. Klasycznym przykładem, w Europie, nieudanej 4-cylindrówki był model „F. N." 750 ccm, dawno zresztą wycofany.



„Sunbeam" (motor O. H. V.).

Przyczyna tkwi przedewszystkiem w trudności konstrukcyjnej rozmieszczenia szeregu 4 cylindrów na niewielkiej przestrzeni, przeznaczonej na motor motocyklowy. Szeregowe dysponowanie cylindrów zawsze było kłopotliwe — nietylko z powodu ciężaru i długości karteru, ale przedewszystkiem dlatego, że środkowe cylindry, t. j. drugi i trzeci, zanadto były nagrzewane przy silniejszem obciążeniu.

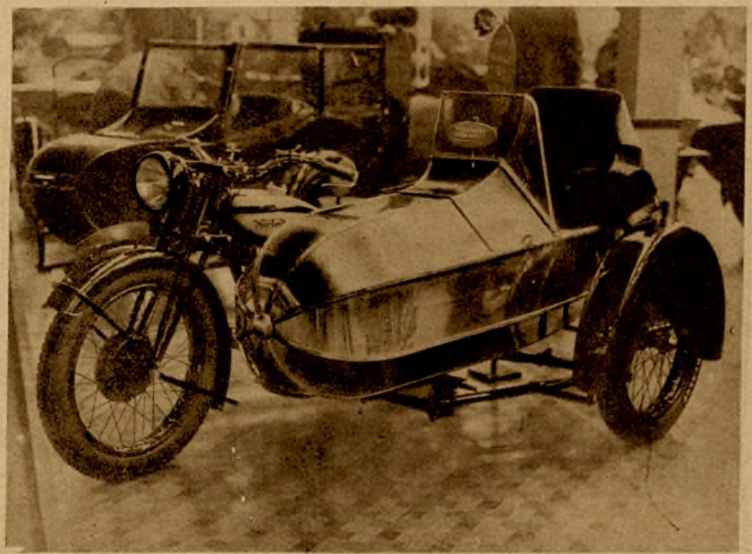


Nowa „Motosacoche".

Nowa konstrukcja motorów „Matchless" i „Ariel" poszła zupełnie inną drogą. Celem było tu nietyle powiększenie siły, gdyż już motor 1-cylindrowy w zupełności wystarcza do zwykłej jazdy, ile osiągnięcie bardziej elastycznego i cichego chodu przy niezmniejszonej ekonomji ruchu. Pojemność motoru więc nie została powiększona. „Matchless" ma 600 ccm, „Ariel" zaś 500. Powiększono natomiast liczbę cylindrów — 4 w V u „Matchless", 4 w kwadrat u „Ariel'a".

Uzupełnieniem tych 4-cylindrowych modeli są 4-biegowe przekładnie, oddawna zresztą stosowane przez „Rudge". Dźwignie przekładniowe zaś umieszczone są tak, aby je można poruszać kolanem lub nogą. Zmiana biegów kolanem przyjęła się zwłaszcza u wyścigowców — z łatwo zrozumiałych powodów.

Warto nadmienić, że Anglja, która jest pierwszym w świecie producentem (i konsumentem) motocykli, dostarcza motorów swemu najpoważniejszemu konkurentowi — Niemcom. Produkcja niemiecka bowiem, zwłaszcza w dziedzinie budowy motorów, nie dorównywuje doskonałości i precyzyjności wykonania angielskiego, stąd — wielkie zapotrzebowanie w Niemczech na motory angielskie. Tak np. J A P, który święci triumfy po światowym rekordzie Wright'a — o którym pisaliśmy na innem miejscu, — oraz „Python" i „Villiers" są głównymi dostawcami wielu firm niemieckich.



„Norton" sportowy.



POGADANKA O MARZENIACH GWIAZDKOWYCH I ŻYCZENIACH NOWOROCZNYCH.

Ilustrował T. GRONOWSKI

Nadeszła zima.

Po słowie „zima" koch. czytelnicy zechcą łaskawie wstawić sobie w domu dziesięć do dwudziestu wierszy z pięknym opisem zimy, do niniejszej pogadanki. Można wspomnieć o tem, że śnieg prószy, wzgl. przykrywa białym całunem, że dźwięczą janczary, można ewentualnie o tragedji małej choinki, od biedy — o kwiatach na szybie.

Początkowo chciałem to sam zrobić. Ale nie lecę na wierszowe i wolę oszczędzić koch. czytelnikom fatygi. Takie rzeczy zawsze łatwiej samemu napisać, jak u obcego przeczytać. Pozatem najpiękniejsze opisy będą ewentualnie premjowane w piśmie „Auto i Turysta". (Jest to sympatyczne pismo polskiego Touring-Clubu). W żadnym wypadku nie będą premjowane w piśmie „Auto i Sport".



„Auto i Sport" — to znaczy, że jak przychodzi zima, to trzeba czekać do wiosny. Nasz samochód sportowy — piękny stukonny Ford z kompresorem, albo pół-wyścigowa Chevroleta, albo rasowy Essex z przednim zaprzęgiem — niby brunatny niedźwiedź karpacki — zapadł w garażu w zimowy sen.

Nie zapomnijcie spuścić wody.

Oto ostatnie słowa, jakie, z nastaniem zimy, przesyłamy czytelnikom „Auta i Sportu".

Czytelnik wyższej klasy, ulepszony dostatecznie szlachetną treścią naszych pogadanek, automobilista-amator, kierowca rozkochany szczerze w swoim dwucylindrowym Packardzie, czy trójkołowej Hispano-Suizie, sam już wyjmie z uśpionego wozu akumulator, wyleje kwas i odstawi to wszystko, co zostało, w jakie suche miejsce, jak mu doradza Wielki Mag p. Tuszyński. Potem jeszcze zdejmie z utrudzonych kół Dunlopy a wóz postawi na kołkach. I smutny pójdzie na bridża.

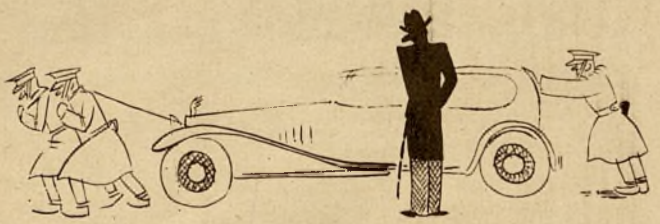
Zdawałoby się, że po słowie „bridża" nie mam już o czem pisać. Swoją drogą, ciekaw jestem, komuby się tak zdawało? Mnie nie. Zawsze mam o czem pisać.

Fach już taki dziwny... A może natura marzycielska?

Ot i jesteśmy w samym środku tematu.

Długa leniwa zima, która kręte i proste drogi zalepia od miejskich rogatek białym kitem śniegu, która krótkie dni, po obu końcach, obkleja zawianym, rozwichrzonym mrokiem, olej ścina w karterze a wodę w chłodnicy — ta sama zima przecina białą wstęgę na otwarcie wspaniałej asfaltowej szosy w rajską krainę marzenia.

Wszakże zbliża się Gwiazdka, piękny wieczór, w którym niejeden automobilista znajdzie u stóp roziskrzonej choinki swą ulubioną markę samochodu. Który uboższy, to chociaż parę resorów, albo karda-



nik różową wstążeczką owiązany do piersi szerokiej przyciśnie. Ach, za mało marzeniu szarych zimowych wieczorów!

* * *

Słyszałem o jednym smutnym wypadku z nocy wigilijnej. Szedł jeden mój znajomy ulicą, zdaje się Kredytową, parę lat temu. Właśnie noc wigilijna była. Ten znajomy to był automobilista, innych znajomości przecież nie utrzymuję, a szedł dlatego, bo był to automobilista spieszony. Dwa dni temu rozbił „mu się" wóz na Trzecim Moście, nic dziwnego, że spieszony automobilista był smutny i marzył o samochodzie.

Nagle — powiada — jasność przed sobą zobaczył, patrzy — a tu anioł złocisty przed nim stoi a obok anioła nowiutki Auburn Cord z przednim napędem, długi, niski, lśniący i cichutki.

„Drogi synu" — powiada do niego anioł — „wiem, że nie z twojej winy miałeś wypadek, tylko, że ślisko było, drogę ci taksówka zajechała bez sygnału, hamulce zawiodły, motor ci zgasł, jednem kołem wpadłeś w szyny a drugie dwa ci nawaliły, boś Dunlopów nie miał. Nic to. Tutaj masz — niebo ci zsyła — nowy wóz, tylko wsiadaj i jedź".

I odrazu anioł znika i mój znajomy — jak powiada — zostaje z tym długim, ślicznym ogromnym samochodowym jamnikiem, t. zn. z tym Cordem na pustej zaśnieżonej ulicy. Serce — powiada — wali mu jak tłoki w wybitych cylindrach, łzy tylko tak ciurkiem po twarzy... jak z dziurawej chłodnicy...

Dobra jest. Wsiada do wozu i gniecie starter. Starter nie bierze. Akumulator rozładowany. Kwasu, zdaje się, w niebie nie dali, czy co? Próbuje korbą. Nic. Pokazuje się, że benzyny niema. Zapomnieli nalać — zresztą skąd w niebie benzyny wezmą? Oliwy też w wozie nie było. Podchodzi policjant.

„Co to za wóz?" — pyta.

„Mój wóz, panie władzo".

„A gdzie pan numery pogubił?"

Okazało się, że numerów też nie było. Skąd mogli w niebie numery wytrzasnąć? Komisarjat Rządu zamknięty przecie o tej porze, w święto w dodatku. Straszne miał przykrości mój znajomy w tę cudną noc. Wóz mu naturalnie zabrali. Grubą karę za szmugiel musiał potem zapłacić, no bo przecież bulety celnej także mu nie dali.

Głową za to ręczę, że mój znajomy przedtem kropli wódki nie wypił — żeby kto nie myślał, że mu się wszystko po pijanemu przywidziało. Zresztą dopiero potem zaczął pić z rozpaczy, że szczęście było tak blisko a pierzchło. Nic dziwnego — zawsze taka rozpacz najgorsza.

A o tym aniele, najlepiej by mógł Kornel Makuszyński napisać: „Złote, kochane serce, poczciwy, stary, polski anioł, ale na samochodach tyle się zna, co dziecko". Tę historję tylko dlatego opowiadam, aby jednak nauka jakaś z pogadanki naszej wynikła.

Piękny sport samochodowy nic tak w człowieku nie kształci, jak wzniosłe uczucie samotności. W tych roztrzepotanych godzinach, w których schylony nad kierownicą automobilista twarzą w twarz rozmawia z bogami szosy i boginką swego wozu, w tych godzinach rozdłużonych na śliskiej krawędzi życia i śmierci, rozkoszy i trwogi, dojrzewa w automobiliście świadomość, że tak jest właśnie najpiękniej: Przemknąć przez życie własną, samotną siłą i wiedzą, że cokolwiek będzie, nie wypada, aby miał człowiekowi dopomóc szofer, czy nawet anioł.

I podczas długich zimowych wieczorów, kiedy automobilista marzy — niechże marzy o wszystkiem, co potrafi zrobić sam — niech marzy o tem, że na Nowy Rok przypada rata za samochód, którą zapłaci, i sto złotych za garaż, które zapłaci, i weksel za ostatni remont, który wykupi, pensja szofera, którą zapłaci. A jeżeli to wszystko zapłaci — czegóż mogę mu jeszcze życzyć na Nowy Rok?

Zbyt wiele szczęścia — to też niedobrze.

Marian Hemar.



Co wiemy o rakietach tennisowych?

W 14-tym wieku nazywali Francuzi tenis królem gier i grą królów, a szlachetni gracze nie znali rakiety, lecz odbijali piłkę swemi książęcemi rękami. Wiele lat upłynęło, zanim rakieta weszła w użycie.

Henryk VIII równie entuzjastycznie grał w tenis, jak „polował" na żony. Miał on szerokie, grube ręce dobrego gracza tenisowego tamtych czasów. „Kowalskie" ręce były nieodzowne dla czempiona 16-go wieku. A nawet wówczas, gdy niektóre zniewieściałe osoby wprowadziły rodzaj drewnianych rakiet, były one tak prymitywne, że prawdziwi znawcy gardzili niemi i pobijali „gołemi rękami" graczy, używających rakiety.

Można zaryzykować twierdzenie, że rakietę rozpowszechniło zwycięstwo króla Kastylji nad markizem Dorset. Celem rozstrzygnięcia dysputy na temat odbijania piłki rakietą, czy ręką, rozegrali oni mecz, przyczem król, który grał rakietą, dał 15 punktów markizowi, grającemu tylko rękami. Król wygrał z łatwością.

Wszyscy gracze, odbijający piłkę rękami, używali skórzanych rękawiczek. Kompromis zaś między obu systemami polegał na używaniu splotu sznurków, rozciągniętych ciasno wzdłuż lekko pochylonego wskazującego palca.

W wieku peruk i muszek wprowadzono drewniane palanty, a następnie rakiety o krótkiej rączce, pokryte bądź pergaminem, bądź przekątnie rozciągniętymi sznurkami.

Dopiero po powstaniu „lawn-tennisu", w r. 1887, wyrób rakiet dojrzał i stał się przemysłem.

Od tej chwili Anglja wytworzyła dla swej rakiety reputację, rozciągającą się na cały świat, a gracze wszystkich narodowości stwierdzają jednomyślnie, że wyraz



W warsztatach rakiet Dunlop.



Rakiety gotowe do założenia naciągu.

„angielskie" jest gwarancją pewnego standarowego gatunku.

Rakieta tennisowa należy do niewielu rzeczy, mających duży popyt, które wyrabiane są przez rzemieślników i nie zależą od niekończącego się łańcucha tylu i tylu sztuk w ciągu tylu i tylu minut. Jest to artykuł od początku do końca niemal ręcznie wyrabiany.

Aby sięgnąć początku rakiety, trzeba myślą zwrócić się do lasów angielskich, gdzie jesiony wysoko wznoszą się ku niebu. Angielski jesion bowiem jest najlepszem drzewem do wyrobu rakiet tenisowych. Rakiety Dunlop są wyrabiane jedynie z drzew o prostych włóknach i niewielu sękach. Drzewa, po ścięciu, przepiłowywane są na kłody, długości 6 stóp, i pozostawione do obróbki. Kłody z kolei przepiłowywane są na ćwiartki, ćwiartki na pręty, a to bądź przy pomocy maszyny, bądź ręcznie. Kije do rakiet Dunlop przecinane są według włókien, co w znacznej mierze wpływa na wytrzymałość rakiety.

Następnie kije umieszczane są w parowej skrzyni, aby stały się giętkie, poczem są naginane, wokoło bloków, do formy rakiety tennisowej.

Następuje „zgięcie" — jak to się zwykło nazywać — przymierzanie klinów i ukośne obcinanie wierzchołka rakiety, aby nadać jej odpowiednią formę, poczem przystępuje się do pierwszej pracy maszyny — do prześwidrowania dziur do strun.

Zakładanie strun jest bodaj że najtrudniejszym procesem wytwarzania rakiety, ponieważ rakieta poddawana jest takiemu naciskowi, że najmniejsza niestaranność uczynić ją może niezdatną do użytku.

Naciąg rakiety składa się z czterech części. Główna struna jest zwykle 21 stóp długa i stanowi wszystkie pionowe struny. „Krzyżowanie" naciągu, obejmujące struny poziome, ma 16 do 18 stóp długości. Oddzielną część stanowią trzy poprzeczne struny u góry i u dołu naciągu.

Pojedyncza struna składać się może z 8 do 16 pasm naciągu, przeciętna rakieta zaś zawiera 37 stóp naciągu, co przedstawia wnętrzności kilku owiec.

Wytwórcy rakiet muszą być bardzo dokładni w zachowaniu wymiarów, a waga rakiety musi być ścisła do 1/2 a nawet do 1/4 uncji.



Fragment jednej z olbrzymich hal, w których wykańcza się piłki tennisowe Dunlop.

SERDECZNE ŻYCZENIA NOWOROCZNE
PRZESYŁA WSZYSTKIM CZYTELNIKOM I SYMPATYKOM PISMA
REDAKCJA

KRONIKA SPORTOWA

MOTOCYKLIZM

NOWOŚĆ W SPORCIE MOTOCYKLOWYM. Najruchliwsza sekcja motocyklowa stolicy, WKS. Legja, urządziła na zakończenie swego sezonu „wywiad motocyklowy" w okolicach



Start „wywiadu motocyklowego" przed gmachem Prasy Polskiej w Warszawie.



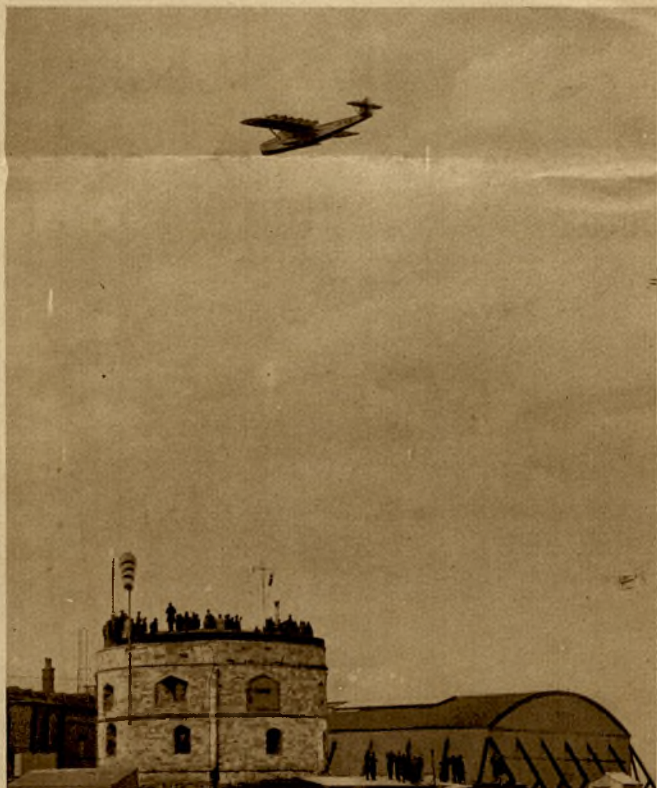
„Wywiad motocyklowy" W. K. S. „Legja". Grupa Truskolaskiego otwiera w oznaczonym czasie zapieczętowaną kopertę.

Warszawy, mając na celu zapoznanie motocyklistów z drogami podwarszawskiemi i zorjentowanie ich w tak koniecznych dla motocyklisty sprawach, jak rozkład stacyj benzynowych, posterunków policyjnych, stacyj pomocy lekarskiej itp.

W wywiadzie tym wzięło udział około 50 motocyklistów, podzielonych na grupy, po 6 motocykli w każdej. Najlepsze rezultaty przywiozła z wywiadu grupa kpt. Szumowskiego, który jechał na motocyklu BSA (opony marki Dunlop). Należy zaznaczyć, że z pozostałych członków grupy większość używała również opon Dunlop.

W ŁODZI. Okręg łódzki stoi pod względem sportu motocyklowego na jednem z pierwszych miejsc w Polsce, głównie dzięki staraniom ruchliwej sekcji motocykl. Unionu, której zawodnicy startowali w sezonie bieżącym w szeregu raidów i wyścigów, zajmując zawsze czołowe miejsca. Corocznie sekcja motocykl. Unionu przyznaje tytuł mistrza klubu zawodnikowi, który zdobędzie największą ilość punktów w imprezach całego roku, tak turystycznych jak sportowych. W roku bieżącym, po niezwykle zaciętej konkurencji okazało się, że tytuł mistrza motocyklowego Unionu zdobył znany kierowca Cezary Mentzel, bijąc o jeden punkt zaledwie swego rywala klubowego, Waltera Buckleya. Mentzel jeździł przez cały sezon na motocyklu BMW z koszem, Buckley zaś na BSA z koszem, przyczem obaj stale używali opon marki Dunlop.

ZJAZD W LONDYNIE. W Londynie odbył się niedawno międzynarodowy zjazd motocyklowy przy udziale przedstawicieli 10 narodowości. Polska reprezentowana była przez p. Rotwandównę. Na posiedzeniu postanowiono między innemi rozegrać motocyklowe górskie mistrzostwa Europy,



Olbrzym niemiecki „Do X", po naprawieniu skrzydła, uszkodzonego przez pożar, kontynuować będzie lot do Ameryki.

na wzór mistrzostw automobilowych. Zatwierdzono kalendarzyk zawodów na rok 1931, przyczem Grand Prix o mistrzostwo Polski odbędzie się definitywnie w dniu 28 czerwca.

GÓRSKIE ZAWODY MOTOCYKLOWE WE WŁOSZECH. W okolicach Genui rozegrano zawody motocyklowe na trasie 11.5 km, w których pierwsze miejsce w najwyższej kategorji zdobył Colombo, na Sunbeam, osiągając szybkość 65.2 km na godzinę.

TENNIS

TERMINARZ ROZGRYWEK TENISOWYCH O PUHAR DAVISA. Na specjalnem posiedzeniu w Paryżu, które odbyło się w ubiegłą niedzielę, ustanowiono następujące terminy rozgrywek o puhar Davisa w przyszłym roku:

I runda do 5 maja,
II runda do 17 maja,
III runda do 8 czerwca,
IV runda do 19 czerwca,
finał grupy europejskiej do 12 lipca,
finał międzygrupowy 17—19 lipca,
finał ostateczny z Francją 24—26 lipca.

Losowanie odbędzie się w lutym w Paryżu w obecności Prezydenta Republiki. Jak wiadomo, większość turniejów, a przedewszystkiem finał główny, grane są zawsze piłkami Dunlop.

PROGRAM TENISOWY RIWIERY. Na Riwierze rozpocznie się niebawem główny sezon tennisowy, na który zjadą, jak corocznie, największe znakomitości rakiety. Program turniejów, z których lwia część rozgrywana będzie piłkami Dunlop, przedstawia się następująco:

22—28. XII. turniej w Juan les Pins.
29. XII. — 4. I. Beau Site, Cannes.
5—11. I. Metropole-Club, Cannes.
12—18. I. Turniej zawodowców w Beaulieu i mistrz. klubowe.
19—25. I. New Courts, Cannes.
26. I. — 1. II. Galia-Club, Cannes.
2—8. II. Carlton-Club, Nice.
16—22. II. L. T. C. Beaulieu.
23. II. — 1. III. Contry-Club, Monte-Carlo (turnieje o Butler-Cup i Beaumont-Cup).
2—8 III. Mistrzostwa Riwiery w Mentonie.
9—15. III. L. T. C. Nice.
23—29. III. Beau Site, Cannes.
30. III. — 5. IV. L. T. C., Saint Raphael.
6—12. IV. Country-Club, Monte Carlo.
13-19. IV. Miramar, Juan Les Pins.
20—26. IV. L. T. C. Beausoleil.

KRYTY KORT TENISOWY W STOLICY. Dzięki inicjatywie sekcji tenisowej WKS. Legja rozpoczęta zostanie z początkiem roku przyszłego budowa krytego kortu tenisowego na terenach Legji. Kort ten będzie jedynym zimowym terenem dla treningów naszych najlepszych tenisistów.

AUTOMOBILIZM

RAID AUTOMOBILOWY DO MONTE CARLO. W dniach od 21—25 stycznia roku przyszłego odbędzie się doroczny wielki międzynarodowy raid automobilowy do Monte-

Carlo. W Raidzie tym weźmie udział szereg maszyn polskich. Pozatem większość uczestników startować będzie z Jassów, udając się przez Lwów i Warszawę do Monte-Carlo, wobec czego Polska będzie w roku przyszłym bardziej zainteresowana tą gigantyczną imprezą, niż zwykle.

ZIMOWY ZJAZD GWIAŹDZISTY DO ZAKOPANEGO. Zimowy zjazd automobilowy gwiaździsty do Zakopanego odbędzie się 17 i 18 stycznia.

GRAND PRIX W BUENOS AYRES. W stolicy Argentyny rozegrano wielkie zawody automobilowe na trasie 400 kilo-



Maharadża Jhalawar (w czapce) jeden z największych magnatów hinduskich, ogląda mały samochód pożarny „Morris".

metrów. W zawodach tych pierwsze miejsce zdobył Satuseck na Mercedes (opony Dunlop) przebywając trasę w 3 godz. 4 min. 43 sek., czyli jadąc z doskonałą szybkością 125.3 km na godzinę.

ZAWODY AUTOMOBILOWE W NICEI. W Nicei rozegrano zawody automobilowe o nagrodę dziennika „Eclaireur de Nice". Najlepszy czas dnia został osiągnięty przez doskonałego młodego kierowcę Dreyfussa, który jechał na 3-litrowym Bugattim (opony Dunlop).

Z BUKARESZTU DO PARYŻA. Prezes rumuńskiego klubu automobilowego ks. Montacuzene odbył raid z Bukaresztu do Paryża na swoim Buicku, przyczem część trasy przebył po ziemiach polskich, zatrzymując się na kilka godzin w Krakowie.

Cała trasa pokryta została w 44 godz. i 10 min.

ZAWODY SAMOCHODOWE W NORWEGJI. W Oslo rozegrane zostały wielkie zawody samochodowe i motocyklowe. Najlepszy czas w kategorji samochodów wyścigowych osiągnął Isberg na Bugatti (opony Dunlop).

Z CAŁEGO ŚWIATA

PARYŻ. Międzynarodowa Izba Handlowa w Paryżu podaje szereg cyfrowych danych o warunkach drogowych w różnych krajach europejskich.

Na pierwszem miejscu stoi Francja (628.000 km), dalej — Niemcy (348.700 km), Anglja (287.588 km), Włochy (195.776 km), Polska (94.471 km), Hiszpanja (87.098 km), Szwecja (71.273 km), Czechosłowacja (58.573 km), Belgja (44.288 km), Norwegja (36.412 km), Austrja (32.000 km), Węgry (27.396 km), Holandja (25.470 km), Szwajcarja (13.935 km).

RZYM. Rząd włoski coraz bardziej rozbudowuje sieć dróg samochodowych. Od nowej 40 kilometrowej szosy między Medjolanem a Varese, wzdłuż jezior północnych, biegną trzy boczne linje: do Bergamo (47 km), Como (24 km) i Sesto Calende (13 km). Budują również drogi: Bergamo-Brescia, (40 km) i Medjolan—Turyn (125 km). Z Brescia będą przeprowadzone szosy Verona—Wenecja—Tryjest i Medjolan — Genua. Budowa drogi samochodowej między Florencją a Viareggio, przez Pizę (100 km) jest rozpoczęta. Szosa Neapol—Pompeja (18 km) będzie przedłużona na Wezuwjusz.

RYGA. Łotewski Automobilklub urządza „Rallye Riga 1931" — wielki zjazd gwiaździsty na wzór zjazdu do Monte Carlo, i na tych samych warunkach. Zjazd jest tak rozplanowany w czasie, że, po jego ukończeniu, uczestnicy będą mogli startować do Monte Carlo z Rygi. „Rallye Riga 1931" będzie zakończony w Rydze 13 stycznia między godziną 16 a 21 (czas wschodnio-europejski). Jako najdalej położone miejsca startu oznaczono: Palermo, przez Wiedeń i Wrocław, (4156 km), Lizbonę (3970 km), Reggio (3897 km), Ateny (3396 km), Neapol (3321 km) i Madryt (3312).

NOWY YORK. Firma Cadillac wprowadziła dla swoich klijentów standarową obsługę wozów, uskutecznianą przez wszystkich odprzedawców tej firmy w Stanach Zjednoczonych. Każdy właściciel Cadillac'a, lub La Salle, wnosi odprzedawcy ryczałtową opłatę za rok zgóry, wzamian za co odprzedawca obowiązany jest do dokonywania wszelkich reparacyj, wraz z dostarczaniem części zamiennych, smarów itp. — do 20.000 km, wzgl. na okres 12-miesięczny. Właściciel wozu legitymuje się odpowiedniem poświadczeniem, ważnem na całym obszarze Stanów Zjednoczonych. Opłata ryczałtowa za 8 cylindrowy Cadillac wynosi 130 dol., za la Salle — 110 dol.

WIEDEŃ. Niedawno ukończono przebudowę teatru „Neue Wiener Bühne" na 7-piętrowy garaż, mieszczący 400 samochodów. Koszt garażowania jednego samochodu wynosi miesięcznie 70 szylingów (ok. 90 złotych) t. j. znacznie mniej niż w innych dobrych garażach wiedeńskich.



75

NAGRODA POCIESZENIA



Adres Redakcji i Adm.: Warszawa, Al. Ujazdowska 49, Tel. 8.03-88. Redakcja przyjmuje we wtorki od 12—1. Ceny ogłoszeń: 1/1 800 zł., 1/2 400 zł., 1/4 250 zł. Strona okładkowa 50% drożej. — Cena prenumeraty: półr. zł. 1·50, kwartalnie zł. 0·75. Opłata poczt. uiszczona ryczałtem. Cena numeru pojedynczego 30 gr.
Redaktor: Dr. H. Załszupin. — Wydawca: Polska Spółka Akcyjna Dunlop Rubber Company S. A.
Rotograwjura Drukarni Narodowej w Krakowie.